IMT Nuremberg Archives

H – 2565

International Court of Justice

H2565-0002

Albert Speer

Berlin, den 11. November 1944

Geheime Reichssache

M 1001/44 gRs.33

Mein Führer,

7 Ausfertigungen
7. Ausfertigung

die Lage im Ruhrgebiet hat sich derart zugespitzt, dass es notwendig war, in einer Sitzung der "Zentralen Planung" über die daraus für die Rüstung und Kriegsproduktion entstehenden Folgen sich Klarheit zu verschaffen.

Bevor ich auf diese Folgen eingehe, werden die derzeit für das Ruhrgebiet von mir angeordneten Hilfsmassnahmen kurz zusammengefasst:

1. Auf mein Drängen hat der Reichsverkehrsminister den im Ruhrgebiet sehr geschätzten Reichsbahndirektionspräsidenten Dr.-Ing. L a m e r t z aus Essen zum "Generalbevollmächtigten des Reichsverkehrsministers für das rheinisch-westfälische Industriegebiet" eingesetzt.

Er trifft in dieser Eigenschaft in den betrieblichen und Verkehrsangelegenheiten des gesamten Industriegebietes alle notwendigen Entscheidungen, auch für

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL
NUERNBERG, GERMANY
Spec Exhibit 20
Filed 6/8/46

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T.(Br!)

H2565 - 0003

den Nahverkehr und für die Binnenschiffahrt.

Er hat hierzu Anordnungsbefugnisse gegenüber den Reichsbahndirektionen Münster, Essen, Wuppertal und Köln, gegenüber den Schiffahrtstellen des Ruhrgebietes und den Nahverkehrsbevollmächtigten in den Bereichen Münster und Düsseldorf.

Diese Maßnahme war dringend notwendig, da die derzeitige Lage eine einheitliche Ausrichtung und Ausgleich der gesamten Verkehrsmittel im rheinisch-westfälischer Industriegebiet erfordert. Hinzu kamen die ständigen Zerstörungen im Nachrichtenwesen, die es unmöglich machen, von Berlin aus noch eine zusammenfassende Tätigkeit vorzunehmen.

2. Nach Versuchen, die ich anstellen ließ, besteht die Möglichkeit, den 55 und 45 PS Lanz-Bulldogg mit Steinkohlen-Teeröl und Marine-Heizöl zu fahren, Ich habe mich bereit erklärt, dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet bis auf weiteres 5 000 t monatlich zur Verfügung zu stellen.
Mit dieser Menge ist der Einsatz von 4 000 Bulldogg-

D.I.W. Goode - 3 -

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0004

Schleppern mit einer Zugleistung von je 15 t möglich. Durch diese Transportleistung könnte eine teilweise Überbrückung der Transportschwierigkeiten, wenigstens zur Sicherung der Ernährung der Bevölkerung, erreicht werden.

Es wird geklärt, wieviel von den 4 000 Schleppern innerhalb des Ruhrgebietes aufgebracht werden können. - Der Rest soll aus dem Reichsgebiet vorübergehend dem Ruhrgebiet zur Verfügung gestellt werden.

Dies ist allerdings nur möglich, solange sie die Landwirtschaft - d.h. während der Wintermonate - entbehren kann. 4 000 Lanz-Bulldogg-Schlepper sind etwa 10 % des Bestandes der im Reich vorhandenen Schlepper.

3. Dem Ruhrgebiet werden zusätzlich 8 300 Anthrazit-Schwelkoks-Generatoren zur Verfügung gestellt, die in Selbsthilfe eingebaut werden sollen, damit es trotz der Treibstoffschwierigkeiten eine zusätzliche Transportkapazität erhält.

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0005

Die zuständigen Stellen im Ruhrgebiet werden sich bemühen, die Schwierigkeiten, die der Bereitstellung des notwendigen Festtreibstoffes im Ruhrgebiet entgegenstehen, zu beseitigen.

Die Gauleiter sind von mir aufgefordert, hier entsprechend mitzuhelfen.

4. Reichsleiter B o r m a n n hat auf meinen Wunsch zur Beseitigung der Verkehrsschäden 50 000 ausländische Hilfsarbeiter aus den Schanzarbeiten zur Verfügung gestellt; aus der deutschen Rüstung werden 30 000 Hilfsarbeiter zusammengezogen und ebenfalls für diese Aufgabe und für die Wiederinstandsetzung der angeschlagenen Industrie des Ruhrgebietes eingesetzt.

5. Aus dem Reich werden zur Ruhrhilfe 4 500 Spezialkräfte, in der Hauptsache Elektriker, Rohrleger und Schweisser zusammengezogen, um sie bei der Beseitigung der Schäden einzusetzen.

Ausserdem hat Reichsleiter B o r m a n n auf meinen Wunsch die Gauleiter aufgefordert, die

-5-

D.I.W. Goode. Capt GS
E.P.E.S.. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0006

Verkehrsschäden notfalls durch Volksaufgebot zu beseitigen.

Dabei ist von mir vorgesehen, daß der Bergbau jeweils mit 10 % seiner gesamten Belegschaft für diese Aufgabe als Soforthilfe zur Verfügung steht. Falls diese Zahlen nicht ausreichen, werden durch entsprechende Einschränkungen im Bergbau weitere Arbeitskräfte nachgeschoben.

6. Die Beseitigung von Schäden an den Wasserstraßen, die genau so wichtig ist, wie die der Verkehrswege der Reichsbahn, ist bisher nicht in dem notwendigen Tempo durchgeführt worden. Maßnahmen sind eingeleitet um schnellste Hilfe bei Schadensfällen zu sichern:

a) junge Wasserbaufachleute, die seit langem in der OT tätig sind, werden, auf die gefährdeten Strecke in einzelnen Trupps verteilt, die Baudurchführungen überwachen,

b) die notwendigen Fahrzeuge werden ihnen zur Verfügung gestellt,

c) Herr Plaiger wird von sich aus die notwendigen Bergleute zur Schadensbeseitigung zusätzlich zur Verfügung stellen.

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0007

Gleichzeitig wird er sich persönlich um die Wiederherstellungsmassnahmen an Ort und Stelle in seinem Auftrag annehmen,

d) an den Wasserstrassen werden an den gefährdeten Stellen vorweg Tonlager und Strohballen zum Abdichten der Dämme verteilt.

Dabei ist Voraussetzung, dass durch eine Art Deichgemeinschaft, wie bei Hochwasserkatastrophen, die ganze Bevölkerung mithilft, sobald Gefahr in Verzug ist.

7. Um die zugesagten 1 000 Flakrohre für den Schutz der Verkehrsknotenpunkte einsetzen zu können, werden durch Verzicht auf Flak bei wichtigsten Rüstungswerken, auch des Ruhrgebietes, in kurzer Zeit 500 schwere Flakrohre zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sollen aus der November-Produktion 350 Flakrohre für diesen Zweck eingesetzt werden. Es ist notwendig, dass auch die restlichen 150 Rohre - nach Möglichkeit a u c h n o c h aus der November-Produktion - abgezweigt und den Verkehrsknotenpunkten zugeführt werden.

-7-

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0008

Die zu schützenden Verkehrsknotenpunkte sind mit dem Reichsverkehrsministerium abgestimmt.

Dabei ist bei den Wasserstraßen auch der Knotenpunkt Minden (Überführung des Mittellandkanals über die Weser), der mehrfach angegriffen wurde, mit einem Flakschutz zu versehen.

8. Die Schiffahrt wird in letzter Zeit in genau derselben Weise von Tieffliegern angegriffen, wie die Züge der Reichsbahn. Es bestand der dringende Wunsch, daß auch die Schleppzüge einen leichten Flakschutz erhalten, wie die Güterzüge. (2 cm Flak in Beton-Kuppel). Dies ist unterdes veranlasst.

9. Darüber hinaus muss an den gefährdeten Stellen der Kanäle 2 cm Flak aufgebaut werden. Anforderung ist von mir an Luftwaffe ergangen. Falls dieser Anforderung in Kürze nicht entsprochen wird, erfolgt Vorlage zur Entscheidung.

X X X

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

-8-

H2565 - 0009

Trotz dieser Maßnahmen wird es zunächst nicht möglich sein, die Lage, die durch den Ausfall des Ruhrgebietes für das deutsche Wirtschaftsleben entsteht, auch nur in bescheidenem Umfang auszugleichen.

Teilerfolge können möglich sein, werden aber nicht mit der notwendigen Schnelligkeit an den derzeitigen Zustand grundsätzlichen Wandel schaffen.

Die Produktionslage hat sich seit meinem mündlichen Bericht am 3.11. ganz außerordentlich verschärft und treibt Zuständen zu, die zu schwerwiegendsten Fertigungseinbrüchen führen müssen.

X X X

Nach dem Bericht der Reichsvereinigung Kohle, die diese der Zentralen Planung am 8.11.1944 erstattete, muß festgestellt werden, daß wir am Beginn der schwersten Kohleversorgungskrise seit Anfang des Krieges stehen.

D.I.W. Goode. Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 – 0010

Kennzeichnend hierfür ist die Entwicklung der stets als vorrangigst vorgenommenen Versorgung der Reichsbahn mit Dienstkohle in den letzten zwei Monaten:

Stand der Winterbevorratung
am 10.9.1944 1 839 750 t = 19 Tage

Stand der Winterbevorratung
am 5.11.1944 1 026 520 t = 10,9 Tage

Die Winterbevorratung ist also in dieser Zeit um 813 000 t, d.h. fast um die Hälfte abgesunken und dies, obwohl die schwere Verkehrskrise im Ruhrgebiet erst Anfang Oktober einsetzte.

I n f o l g e u n g e n ü g e n d e r Z u f u h r e n v e r m i n d e r t s i c h z. Z t . d e r B e s t a n d a n D i e n s t k o h l e b e i d e r R e i c h s b a h n t ä g l i c h d u r c h s c h n i t t l i c h u m e t w a 40 000 T o n n e n .

Besonders die westdeutschen Reichsbahndirektionen, mit Ausnahme der unmittelbar im Ruhrrevier gelegenen, aber auch andere weisen weit unterdurchschnittlich Vorräte von zum Teil n u r n o c h

D.I.W. Goode

D.I.W. Goode. Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0011

5 T a g e n auf (Berlin 5 Tage, Stuttgart 2 Tage).

Es ist von mir entschieden worden, daß o h n e j e d e R ü c k s i c h t auf die anderen notleidenden Bedarfsträger alle reichsbahnfähige Kohle der Reichsbahn zugefahren werden muß. Trotz dieser Vorrangigkeit ist es in der gegenwärtigen Verkehrskrise n i c h t f e s t s t e h e n d , o b d e r B e d a r f a n D i e n s t k o h l e i n d e n v e r k e h r s s c h w i e r i g e n G e g e n d e n D e u t s c h l a n d s a u c h t a t s ä c h l i c h i n d e m g e n ü g e n d e n U m f a n g z u g e f ü h r t w e r d e n k a n n.

Dabei ist der Bedarf der Reichsbahn an Kohle sehr erheblich. Er beträgt täglich 96 000 t d.h. 25 % der gesamten zur z.Zt. täglich gefahrenen Kohletransporte, und da die Reichsbahnkohle von besonderer Qualität sein muß, in diesen Qualitätssorten etwa 60 % der derzeit im gesamten Reich zur Verfügung stehenden Mengen.

Ähnliche Schwierigkeiten zeichnen sich in der Versorgung der Schiffahrt mit Bunkerkohle im Nordwesten des Reiches ab.

-11-

D.I.W. Goode. Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0012

Der Reichskommissaar für die Seeschiffahrt hat seit Wochen bereits Notstände in Hamburg, den schleswig-holsteinischen Häfen und dadurch verursachte empfindliche Schäden der Schiffahrt gemeldet.

Auch die Belieferung der Elektrizitätswerke, deren Versorgung vorrangig durchgeführt werden müßte, ist derart rückläufig, daß der Wintervorrat

von 1 237 100 t (3,8 Wochen) am 1.9.1944
auf 865 000 t (2,5 ") am 28.10.1944

also um 372 000 t sank.

Viele wichtige Elektrizitätswerke kämpfen bei ungenügenden Zufuhrmöglichkeiten und bei Beständen, die bereits unter die 10-Tage-Grenze gesunken sind, um die Fortführung (Hamburg, Farge, Herrenhausen, Marbach u.a.). Verschiedene Werke stehen unmittelbar vor dem Erliegen (Kiel, Afferde, Gevelsberg u.a.). Von einzelnen Werken liegen bereits Stillstandsmeldungen vor (Oldenburg, Hanau).

Besonders kritisch ist die Versorgung der Gaswerke, zumal die Ausfälle an Ruhrbrennstoffen von anderen Kohlerevieren nicht im entferntesten überbrückt werden können.

D.I.W. Goode Capt

-12-

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0013

Zahlreiche West- und Mitteldeutsche Gaswerke sind unter die 10-Tage-Vorratsgrenze gesunken.

In vielen Bezirken können Gaswerke bereits jetzt laufend zusammenbrechen.

Selbst die Einschränkungsmassnahmen im Gasverbrauch, vornehmlich den Haushaltungen, können diese Entwicklung immer nur kurzfristig aufhalten, weil z.Zt. der Nachschub absolut ungenügend ist und bei weitem nicht den täglichen Bedarf entspricht.

Dringlichste Notmeldungen der Industrie gehen aus den west- und mitteldeutschen Industriebezirken ein, ohne dass wirksam abgeholfen werden kann.

Wichtigste Werke der Eisenschaffenden Industrie stehen vor der unmittelbaren Gefahr des Stillstandes (Ilseder Hütte, Peine - 8 Tage Vorräte; Norddeutsche Hütte, Bremen - 8 Tage Vorräte; Hermann Göring Werke, Watenstedt - 7 Tage Vorräte).

Die Belieferung der Chemischen Industrie im Bereich Wiesbaden musste unterbrochen werden.

-13-

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0014

Eine Vielzahl wichtigster Rüstungsbetriebe wird also unmittelbar vor dem Erliegen stehend gemeldet. (z.B. Deutsche Waffen- und Munitions A.G., Lübeck; Phönix, Harburg; Wiag, Braunschweig).

Möglichkeiten, diese Stillstände zu vermeiden, bestehen unter den gegebenen Verhältnissen nicht.

Die ernährungsindustriellen Betriebe konnten zum größten Teil, unter Einsatz vorhandener Vorräte, aufrechterhalten werden. Die Versorgung der Zuckerindustrie im Hannoverschen Raum ist jedoch unzureichend, so daß die Durchführung der Campagne nicht gewährleistet ist.

Die Öl- und Margarinewerke im Hamburger Bereich stehen vor dem Stillstand.

In der Hausbrandversorgung mehren sich die Fälle, in denen die Versorgung der aus diesem Kontingent belieferten ernährungswichtigen Betriebe (Bäckereien, kleine Molkereien u.s.) im Westen mangels Zufuhr an Braunkohle bereits nur durch Beschlagnahmemaßnahmen aufrechterhalten werden kann.

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0015

Ebenfalls ist die Koksversorgung der Krankenhäuser und Lazarette in Mittel- und Süddeutschland mangels Zufuhren aus dem Ruhrgebiet völlig ungenügend.

Die allgemeine Lage im Hausbrand wird sich trotz der Mehrbelastungen, die durch Umquartierungen und Flüchtlingsunterbringung bedingt sind, voraussichtlich bis Mitte Dezember halten lassen. Danach werden nur noch wesentlich e r h ö h t e Zufuhren die Bevölkerung von schwersten Notständen in der Koch- und Heizkohlenversorgung freihalten können, wobei nach dem derzeitigen Stand noch nicht einmal die bisherige Höhe der Zufuhren für die Bevölkerung erreicht wird.

Da aber Reichsbahndienstkohle mit absolutem Vorrang gefahren werden muß, werden sich diese Notstände nicht vermeiden lassen, sondern noch verstärken.

X X X

D. F.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0016

Die Lage für die deutsche Rüstung und Kriegsproduktion wird weiter noch dadurch besonders erschwert, daß neben den Angriffen auf die Verkehrsanlagen systematische Angriffe zur Ausschaltung der deutschen Stahlbasis stattfinden. Eine Hütte nach der anderen wird mit Erfolg angegriffen.

Da die im Ruhrgebiet selbst freigemachten Arbeitskräfte für die Wiederherstellung dieser Werke nicht mehr ausreichen, sind aus dem Reichsaus der gesamten Rüstung und Kriegsproduktion Arbeitskräfte in Marsch gesetzt.

Daß der Gegner eine nachhaltige Einschränkung unserer Stahlproduktion bei seinen Fliegerangriffen verfolgt, zeigt ein Flugblatt, in dem es heißt:

" Drei der wichtigsten deutschen Stahlwerke, die Hermann Göring-Werke in Salzgitter, Ilseder Hütte in Peine und die Georg-Marien-Hütte in Osnabrück, die alle ihren Hochofen-Koks über den Dortmund-Ems-Kanal bekommen, haben nur noch knapp gemessene Vorräte und werden stilliegen müssen, falls der Dortmund-Ems-Kanal nicht bald wieder in Betrieb genommen wird."

D.I.W. Goode. Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0017

Da jedoch derzeit durch die Verkehrslage nicht einmal der Abtransport der im rheinisch-westfälischen Industriegebiet weiter noch gefertigten Halbfabrikate möglich ist, sondern diese sich in den Werken stauen, kommt dieser zweite Schwerpunkt der Angriffe zunächst vor den Sorgen um die Beherrschung der Transportlage noch nicht zur Geltung.

Da jedoch außerdem die Bevorratung an Zulieferungen bei der deutschen Rüstungsindustrie verhältnismäßig gut ist, kann unter Umständen die Lage trotz dieser schwerwiegenden Einbrüche noch einige Wochen gehalten werden. Allerdings werden sich bei der Munition, die über den kürzesten Verlauf verfügt, Einbrüche erheblicher Art bereits im November bemerkbar machen. Nach den Schätzungen, die bestimmt nicht zu pessimistisch sind, kann die gesamte Munitionsherstellung im November um 25 - 30 % absinken.

X X X

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 – 0018

Seit über 6 Wochen liegt nun tatsächlich eine verkehrstechnische Abriegelung des Ruhrgebietes von seinen Absatzgebieten in zunehmendem Masse vor.

Während es vorübergehend schien, als ob die Wagengestellung für die Kohle im Ruhrgebiet sich wieder von 7 000 Wagen täglich auf wenigstens 11 - 12 000 erholt, ist sie z.Zt. sogar auf den Rekord-Tiefstand von täglich 4 - 5 000 Wagen abgesunken.

Die Tagesgestellung für Kohle müsste im Ruhrgebiet 18 - 21 000 Wagen betragen, um sowohl den eigenen Bedarf des Ruhrgebietes an Kohle zu befriedigen, als auch die Ausfuhr nach dem nord- und südwestlichen und mitteldeutschen Raum abzudecken. Die derzeitige Wagengestellung reicht aber nicht einmal aus, um den inneren Verkehr des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, der in normalen Zeiten 10 000 Wagen betragen hat, im entferntesten zu bedienen.

Auch die Hoffnung, dass der Mittellandkanal 8 Tage nach dem ersten Angriff wieder fahrbereit

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0019

sein würde, haben die erneuten Angriffe zunichte gemacht. Der Mittellandkanal wird allerdings nach dem derzeitigen Stand wieder am 20. November voll benutzbar sein, falls keine neuen Beschädigungen eintreten.

Es muß festgestellt werden, daß die Reichsvereinigung Kohle alle Möglichkeiten des Ausgleichs zwischen den einzelnen Gebieten, die durch oberschlesische oder Kohle von anderen Gebieten vorgenommen werden könnten, um wichtigsten Werken in den derzeitigen Notstandsgebieten - Nordwest-, Mittel- und Süddeutschland - zu helfen, b e r e i t s e r s c h ö p f t h a t.

Die Vorräte der Industrie der notleidenden Gebiete, die Anfang September im Durchschnitt noch 4 - 5 Wochen betragen haben, sind nach vorliegenden Meldungen z.Zt. in den von der westdeutschen Steinkohle versorgten Gebieten a u f w e n i g e r a l s 8 - 10 T a g e g e s u n k e n. S i e w e r d e n b i s z u m E n d e d e s M o n a t s N o v e m b e r e r s c h ö p f t s e i n, w e n n n i c h t e i n e e n t s c h e i d e n -

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565-0020

de Besserung der Zufuhren ermöglicht wird. Dabei trifft noch verschärfend hinzu, dass diese jetzt verbrauchte Bevorratung von 4 - 5 Wochen in jedem Herbst vorgenommen werden muss, um die Einschränkungen der Binnenschiffahrt während der Frostperiode und den erhöhten Verbrauch während der kalten Jahreszeit abzudecken.

X X X

Für alle Planungen auf weite Sicht muss trotz aller Bedenken davon ausgegangen werden, dass die jetzige Verkehrskatastrophe nicht auf Dauer vorhanden ist, sondern dass sie nur eine vorübergehende Erscheinung darstellt; denn es hat sich immer wieder herausgestellt, dass es in verhältnismässig kurzer Zeit möglich war, die Verkehrsanlagen einigermassen in Gang zu bringen. Auch hier wird die laufende Übung und das Sammeln von Erfahrungen im Laufe der Zeit die Lage verbessern helfen.

Auf der anderen Seite müssen wir mit aller Klarheit sehen, was eintreten kann.

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0021

Es ist viel besser, wenn man das im jetzigen Augenblick tut, als wenn wir es erst in 14 Tagen oder 3 Wochen unsere Überlegungen anstellen und Entschlüsse fassen. Denn dann werden wir unter Umständen in der Industrie einen Scherbenhaufen vorfinden, der nicht mehr zu reparieren ist.

So notwendig es ist, die Planungen auf weite Sicht nicht auf diese Verkehrsschwierigkeiten abzustellen, sondern hier mit einer optimistischen Grundeinstellung die weitere Entwicklung zu sehen, so ist es doch dringend erforderlich, daß sofort ein Notprogramm der Rüstung und Kriegsproduktion, das auf die derzeit gegebenen Verhältnisse eingeht, aufgestellt wird. Denn :

1. Die Zulieferungen kommen, da sie über das ganze Reich verstreut sind und daher von der jetzigen Einschränkung nur teilweise erfaßt werden, im übrigen voll weiter produzieren, nur zu einem Teil zum Erliegen. - Dieser Teil reicht aber, richtig eingesetzt, aus, um unter Umständen zahlreiche Rüstungsgeräte noch vollständig fertigzustellen,

D.I.W. Goode, Capt US
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0022

die sonst als halbfertige, nur noch zum Verschrotten geeignete Gegenstände in den Fabrikhöfen herumstehen würden.

2. Viele Rüstungsfertigungen sind auf Grund eines verhältnismässig grossen Vorlaufs bereits mit den dazu notwendigen Blechen und anderen Zulieferungen weitgehend eingedeckt. So hat z.B. der Stahlbau für die U-Boot-Fertigung für 230 große und 140 kleine U-Boote die Stahlbleche bereits ausgeliefert und zugeschnitten. Es gilt in einem Notprogramm trotz aller Schwierigkeiten sicherzustellen, dass das zugeschnittene und abgelieferte Material nicht umsonst geliefert wurde.

3. Auch beim Bau sind wesentliche Stillegungen nicht zu vermeiden, da die Zement-Produktion in grossen Teilen Deutschlands wegen der mangelnden Kohlezufuhren in Kürze zum Erliegen kommt. Ebenso werden die notwendigen Eisenlieferungen zunächst nicht mehr aus dem Ruhrgebiet an die Baustellen gelangen. Daher ist auch hier eine

D.I.W. Goode. Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0023

Notplanung erforderlich, um die wichtigsten, kurz vor der Vollendung stehenden Bauten fertigzustellen und um andererseits frühzeitig die dadurch freiwerdenden Bauarbeitskräfte zur Beseitigung der Schäden im rheinisch-westfälischen Industriegebiet und damit **m i t t e l b a r** auch wieder zur schnelleren Ingangsetzung der stillzulegenden Bauten beitragen zu helfen.

4. Es gibt in den Gebieten, die durch einen Ausfall des Ruhrgebietes industriell vollständig zum Erliegen kommen könnten, einige wesentliche Zulieferungswerke, die auch bei einem Notprogramm unbedingt weiterliefern müssen (z.B. einige Fertigungen in Stuttgart oder die Kugellager in Franken).

   Diese werden auf Grund des Notprogramms erfasst, und es wird versucht, selbst aus Oberschlesien die dringendst notwendige Kohle in diese Werke zu bringen.

D.I.W. Goode. Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0024

5. Der derzeitige Zustand zwingt bei Fortdauer dazu, die Stahlwerke im Braunschweiger Raum (Peine, Salzgitter) zum grossen Teil zum Stillstand zu bringen. Die Notplanung wird hier zunächst die Hochöfen stillegen, die Stahl für primitivere Fertigungen (Munition usw.) lieferten, um dadurch wenigstens die Elektrostahl-Kapazität dieser Werke auszunutzen und dadurch wieder wichtigste Rüstungsgegenstände weiter fertigen zu können. Denn in der Munition sind für 1 1/2 - 2 Monate Vorräte an Hüllen vorhanden und ausserdem wird in den Teilen des Reiches, die keinen Kohlenmangel haben, ohnehin weiter Munition hergestellt werden können.

Es muss, selbst wenn die Ruhr auf Dauer ganz ausgeschaltet ist, immerhin noch möglich sein, eine Teilproduktion durchzuführen, und d i e s e T e i l p r o d u k t i o n g i l t e s n u n a u f j e d e n F a l l i n i r g e n d - e i n e r f o r m z u g a r a n t i e r e n u n d z u h a l t e n .

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0025

Es ist zunächst schwierig, innerhalb der verbleibenden Produktion die Dinge wieder so ineinander zu fügen, dass doch noch fertige Produkte zustande kommen.

Das hierfür aufzustellende Notprogramm wird in einer Woche fertig sei und Ihnen dann zur Entscheidung vorgetragen werden.

Dabei habe ich keinesfalls die Absicht, unserer Gesamt-Rüstungsplanung - die wir jeweils auf weite Sicht machen müssen - dieses derzeitig negative Bild zu Grunde zu legen: denn damit wurden wir auf vielen Gebieten die Initiative nehmen.

Der Mangel an Kohle ist für die Rüstung und Kriegsproduktion dadurch besonders schwerwiegend, dass von der zunächst noch garantierten Kohleaufbringung für das Reich von 55 % der bisherigen Lieferungen die Reichsbahndienstkohle und die für die Sicherung der Ernährung notwendige Kohle vorweg in fast voller Höhe abgezogen werden muss.

Auch die Gas- und Elektrizitätswerke können nicht voll zum Erliegen kommen, wenn nicht für die

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0026

Bevölkerung katastrophale Verhältnisse geschaffen werden sollen.

Daher wird der Prozentsatz an Kohle, der noch für die Rüstung und Kriegsproduktion zur Verfügung steht, in den von der Ruhr belieferten Gebieten nur ein kleiner Teil der bisher zur Verfügung gestellten Menge sein. Damit ist keinesfalls gesagt, dass die Fertigung ebenso absinkt, da die Bevorratung sehr unterschiedlich sein kann.

Das Notprogramm mit seinen verringerten Lieferungen soll den Werken nur mitgeteilt werden, wenn es unumgänglich notwendig ist. Es ist also nicht beabsichtigt, sie allgemein zu unterrichten oder sie gar auf diese Höhe festzulegen.

Das Ziel ist nach wie vor, mindestens die jetzige Rüstungsleistung zu halten und durchzuführen. Es ist jedoch bei Abschaltungen in den einzelnen Gebieten, die durch die jetzige Kohlenlage verursacht werden können, notwendig, dass in diesen Gebieten bekannt wird, was i n n e r h a l b e i n e s s o l c h e n N o t p r o g r a m m s h i e r f ü r d i e R ü s t u n g a u f

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 – 0027

jeden Fall weiter gefertig werden muss.

X X X

Während die Zuteilung der Waggons bisher global geregelt wurde, ist nun von mir angeordnet, dass eine strenge Kontingentierung der zu stellenden Waggons durchgeführt wird und dass durch diese Steuerungsmassnahme als einziger Engpass alle übrigen Fertigungen von der Industrie selbst, notfalls über das Notprogramm, gesteuert werden müssen.

Der Einsatz von Kohle, Strom, Gas, die Erzeugung von Eisen und Metallen und von Halbfabrikaten kann bei der derzeitigen Lage und bei den schlechten Nachrichtenverbindungen nur örtlich dieser Kontingentierung angepasst werden.

Bei der Kontingentierung des Waggonraumes ist es selbstverständlich, dass der Transportraum der Kohle allem anderen vorgeht und dass in dieser

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. FiI.A.T. (Br.)

H2565 - 0028

ersten Dringlichkeit wieder vorweg die Bedienung der Reichsbahn steht.

X X X

Es ist nach der gesamten Wirtschaftsstruktur des Reiches selbstverständlich, dass ein Ausfall des rheinisch-westfälischen Industriegebietes für die gesamte deutsche Wirtschaft und die erfolgreiche Fortführung des Krieges auf Dauer untragbar ist.

Tatsächlich fällt derzeit das Ruhrgebiet bis auf die im inneren Verkehr noch hergestellte Produktion für die deutsche Wirtschaft völlig aus.

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 – 0029

Wir haben aber bisher gesehen, dass bei Schlechtwetterperioden von nur einigen Tagen die verkehrsmässige Erholung schnell einsetzt. Und wenn die zusätzlichen Hilfskräfte, die auf unsere gemeinsame Arbeit hin in die Verkehrsanlagen hineinkommen werden, sich erst auswirken, dann muss das Tempo dieser Wiederingangsetzung noch schneller werden. Man muss mit den Zerstörungen besser Schritt halten können. Man muss in dieser Situation trotz aller Zerstörungen auf dem Standpunkt beharren, dass es einmal möglich ist, den Verkehr wieder einigermassen in Ordnung zu bringen. 100 %ig wird das nicht mehr gelingen.

Genau so wie - allerdings in einem bedeutend kleineren Umfang - im Ruhrgebiet im Frühjahr 1943, als die Talsperren angegriffen wurden, ein schwerer Kampf um die Produktion an der Ruhr begann und wir diesen Kampf dann letzten Endes doch siegreich bestanden, genau so muss auch jetzt wieder ein Kampf um die Ruhr, nur in bedeutend grösserem Ausmass durchgeführt werden.

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

-30-

H2565 - 0030

Alle Stellen müssen klar sehen, worauf es hier ankommt.

Es erübrigt sich, über die Folgen, die ein langer Ausfall des Ruhrgebietes für das gesamte Reich hat, zu diskutieren.

Die Massnahmen, die wir in Reichshilfe auf den verschiedensten Gebieten treffen können und müssen, sind bestimmt noch nicht ausgeschöpft. Wenn man die Arbeitslosigkeit und die Stillegung ganzer Fertigungszweige berücksichtigt, die bei einem Andauern des jetzigen Zustandes zwangsläufig eintreten werden, ist keine Hilfe von aussen zu gross und kein dadurch vorübergehend eintretender Verlust untragbar. Es ist daher besser, hier unter allen Umständen und ohne Rücksicht auf Verluste, allerdings in planvoller Arbeit, die Unterstützung des Ruhrgebietes noch wesentlich zu vervielfachen.

Das rheinisch-westfälische Industriegebiet muss das Gefühl haben, dass ihm von Reich geholfen wird. Auf keinen Fall darf hier eine Resignation eintreten, die - wie gemeldet wird - zu einem

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0031

grossen Teil bereits um sich greift, da auch führende Persönlichkeiten mit Recht nicht mehr glauben, allein die Lage meistern zu können.

Es muss immer wieder mit den schärfsten Argumenten gefordert werden, dass die Hilfsmassnahmen, die dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet gegeben werden, auch tatsächlich das Äusserste darstellen, was möglich ist. Niemals darf uns der Vorwurf gemacht werden, dass wir auch nur einen weiteren Tag in diesem Kampf versäumt haben.

So schwierig die Lage auch ist und so hoffnungslos ihre Beseitigung zunächst zu sein scheint:

Wir dürfen auf keinen Fall müde werden. Wir werden alles daran setzen, um diesen für das Schicksal

D.I.W. Goode, Capt GS
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

H2565 - 0032

unseres Reiches entscheidenden Kampf um die Ruhr zu gewinnen!

Heil mein Führer!

Gez. Speer

This is to certify that this original copy was found in the files of the German ministry for War Production:

D.I.W. Goode Capt. G.S.

D.I.W. Goode Capt.
E.P.E.S. F.I.A.T. (Br.)

Sp 017

Auszug aus dem Verteiler der
Denkschrift an den Führer über die Lage im Ruhrgebiet
vom 11.November 1944.

1. an den Führer - über Schaub
2. Ohnesorge
3. Adm.Backenköhler
4. Dr.Neumann für Goebbels,
---(und Hausverteiler)

Abschriften für:

Stumpff,
Funk
Körner
Milch
Himmler
Erdmann
v.Poser für Genst.d.H.

Reichsmarschall
Bormann
Keitel
Guderian
Dönitz
Backe
Dorpmüller
Pleiger

Gauleiter Hoffmann
Liebel
Jodl

gelesen: Dr.Ley, Galland

D:I.W. Goode, Capt. GS
E.P.E.S. FiI.A.T.(Br.)

H2565 - 0033

H-2565

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL

DEFENSE DOCUMENT No. 17

ALBERT SPEER

EXHIBIT No 20

Filed June 20, 1946
[illegible]
Secy

SPEER Exhibit No. 20

H2565 – 0034

GERMAN